EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.6.11.
COM(2013) 349 final

2013/0184 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a 2007. február 23-án Luxemburgban elfogadott, a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló luxemburgi jegyzőkönyvnek az Európai Unió részéről történő jóváhagyásáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1. A javaslat célja

A Bizottság arra tesz javaslatot, hogy az Európai Unió írja alá a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló jegyzőkönyvet (a továbbiakban: a sínpályáról kötött járművekről szóló jegyzőkönyv vagy a luxemburgi jegyzőkönyv), amelyet a 2007. február 12. és február 23. között Luxemburgban rendezett diplomáciai konferencián fogadtak el, a Nemzetközi Intézet a Magánjog Egységesítéséért (UNIDROIT) és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) együttes égisze alatt.

Az Európai Unió a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv aláírásáról a 2009. november 30-i tanácsi határozattal[1] döntött, és a jegyzőkönyvet 2009. december 10-én írta alá érvényesen.

2. A Cape Town-i Egyezmény és a Sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv

2.1. Alkalmazási kör

A mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezményt (a továbbiakban: a Cape Town-i Egyezmény) és a légi járművekkel kapcsolatos kérdésekről szóló jegyzőkönyvet (a továbbiakban: a légi járművekről szóló jegyzőkönyv) a Fokvárosban 2001. október 29. és november 16. között tartott diplomáciai konferencián fogadták el.

Az Európai Unió a 2009. április 6-i tanácsi határozattal hagyta jóvá a Cape Town-i Egyezményhez és a légi járművekről szóló jegyzőkönyvhöz való csatlakozást, és 2009. április 28-án letétbe helyezte a csatlakozásról szóló okiratot.

Az egyezmény a mobil berendezéseknek a jegyzőkönyvekben megnevezett egyes kategóriáihoz – légi járművekhez, sínpályához kötött járművekhez, a világűrbe telepített eszközökhöz – kapcsolódó nemzetközi érdek (hitelbiztosítási megállapodás, tulajdonjog fenntartásával kötött megállapodás vagy lízingszerződés) alapítására és hatásaira vonatkozó egységes szabályokat állapít meg.

Az okmány a mobil berendezések valamennyi kategóriájára alkalmazandó jogi szabályokat megállapító alap-egyezményből, valamint az egyes berendezésfajtákra vonatkozó külön szabályokat tartalmazó egyedi jegyzőkönyvekből áll.

Az említett jegyzőkönyvek módosíthatják az egyezményt, ha a vonatkozó ágazat sajátosságai azt szükségessé teszik. Ennek megfelelően az adott jegyzőkönyv – nem pedig az egyezmény – az irányadó az egyes mobilberendezés-kategóriák tekintetében. A tagállamok kötelezettségei eltérőek az egyezmény alapján, attól függően, hogy melyik jegyzőkönyvhöz csatlakoznak. Az egyezmény csak a vonatkozó jegyzőkönyv hatálybalépését követően, és kizárólag annak részes felei között alkalmazható egy adott mobilberendezés-kategóriára. Ugyanakkor az egyezmény és a jegyzőkönyv együttesen, egységes okmányként olvasandó és értelmezendő.

Mivel a különböző jegyzőkönyvek egyedi kapcsolódási elveket írnak elő (pl.: a bejegyzés szerinti ország), az egyezmény abban az esetben alkalmazandó, ha az adós valamely szerződő államban található (3. cikk). Az egyezményben megállapított érdek (1. és 2. cikk) nem csak a nyilvántartásba vett vagyontárgyakra, hanem az azokhoz kapcsolódó jogokra és jövedelmekre is vonatkozik, továbbá a vonatkozó jegyzőkönyv előírhatja, hogy az egyezményt a vagyontárgy értékesítésére is alkalmazni kell (az egyezmény 41. cikke). Az adós nem

[1] HL L 331., 2009.12.16., 1. o.

teljesítése esetére (8–15. cikk) az egyezmény megerősíti a mobil berendezésekre vonatkozó egyesített dologi jogi érdek kedvezményezettjeinek jogait. Végül az egyezmény nemzetközi rendszert hoz létre a hitelezők számára, hogy bejegyeztessék a mobil berendezések különböző kategóriáira vonatkozó érdekeiket (16–26. cikk). A hitelezők bejegyzett érdeke elsőbbséget élvez (29. cikk).

2.2. A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv célkitűzései

E jogi okmány célja, hogy elősegítse a nagy értékű, sínpályához kötött járművek finanszírozását azáltal, hogy olyan kivételesen erős garanciákat nyújt a hitelezőknek (hitel fejében értékesítők, valamint az ilyen értékesítéshez hitelt nyújtó intézmények), amelyek „feltétlen” elsőbbséget biztosítanak számukra a nemzetközi nyilvántartásban szereplő vagyontárgyak tekintetében.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv meghatároz bizonyos szabályokat a sínpályához kötött járműveket finanszírozó hitelezők egyes típusai – azaz az adós, a feltételes eladó vagy lízingbe adó – bejegyzett nemzetközi érdekeinek elsőbbségére és végrehajthatóságára vonatkozóan. Ezenfelül a jegyzőkönyv a hitelezők rendelkezésére bocsát külön mulasztási jogorvoslatokat (VII. cikk), valamint az adós fizetésképtelensége esetére három vagylagos jogorvoslatot (IX. cikk). A III. fejezetnek megfelelően létrehozzák a világhálón keresztül hozzáférhető nemzetközi hivatalt és a felügyelő hatóságot. Végül pedig a XXV. cikk bizonyos feltételekkel felhatalmazza a szerződő államokat, hogy nyilatkozatot tegyenek a közszolgálati kivételekről.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv egy nemzetközi rendszert alakít ki a nemzetközi érdekek egyedülálló és nélkülözhetetlen nyilvántartására. A jegyzőkönyv kiegészíti és támogatja az európai járműszámozási rendszert (amelyet a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv alapján fogadtak el). Garantálja, hogy a felek bárhol az EU-n belül regisztrálhassanak és kereshessenek érdekeltségüknek megfelelően, mindezt az internet felhasználásával, ami a nyilvántartást napi 24 órában hozzáférhetővé teszi.

Az ilyen jogi okmány, amely ösztönzi a vasúti ágazatba történő tőkeberuházást, valamint előmozdítja a valódi lízingpiac létrejöttét, minden bizonnyal nagy haszonnal jár majd az európai vasúti ágazat, a bankok és kormányok számára.

2. AZ ÉRDEKELTEKKEL FOLYTATTOTT KONZULTÁCIÓ EREDMÉNYEI

A Bizottságnak a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvnek a 2009-es uniós aláírását követő jóváhagyására vonatkozó javaslatát egy olyan konzultáció előzte meg, amelyet Vasúti Munkacsoporttal, azaz a jegyzőkönyv végrehajtásával foglalkozó ágazatközi szervezettel folytattak, amelynek tagjai közé tartozik többek között a Bombardier Transportation, a Deutsche Bahn, az English Welsh and Scottish Railways, az Európai Beruházási Bank, a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF), a Nemzetközi Vasútegylet (UIC).

A konzultációk folyamán különösen kiemelték a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv megkötése és a negyedik vasúti csomag 2013. január 30-i elfogadása közötti szoros kapcsolatot.

A negyedik vasúti csomag célja, hogy az uniós belföldi személyszállítási piacok megnyitása, a sínpályához kötött járművek engedélyeztetési eljárásának egyszerűsítése és az infrastruktúra működtetésének javítása révén ösztönözze a fokozottabb innovációt az uniós vasúthálózaton belül. A csomag 3 irányelv és 2 rendelet módosítására vonatkozó jogalkotási javaslatot,

továbbá egy közleményt és 3 jelentést[2] tartalmaz, és hangsúlyozza a sínpályához kötött járművek jelentőségét a pénzügyi piacok megnyitásának támogatása terén, ami a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv célkitűzése.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv a gördülőállományba való új beruházásokat támogatja az unióban, amely előnyeit az üzemeltetők és a lakosság egyaránt élvezheti. Ily módon támogatja az EU növekedési menetrendjét az infrastruktúrába való beruházások támogatása és a feldolgozóipari munkahelyek támogatása útján is.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv összhangban áll a 2011. évi közlekedéspolitikai fehér könyvben[3] kiemelt azon célkitűzéssel is, amely a zöldebb és fenntarthatóbb szállítási módokra, köztük a vasúti szállításra való átállás támogatására irányul.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3. Az Európai Unió hatáskörei

A Cape Town-i Egyezmény és jegyzőkönyvei részben tartoznak az Európai Unió kizárólagos hatáskörébe. Ennek megfelelően a tagállamok nem ratifikálhatják a jegyzőkönyveket anélkül, hogy az EU azokat előbb jóváhagyta volna.

A tanácsi határozat révén az EU 2009. április 28-án valóban csatlakozott a légi járművekről szóló jegyzőkönyvhöz, a Fokvárosi Egyezménnyel egyidőben[4], és 2009. december 10-én aláírta a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvet[5]. Az Európai Közösség hatásköréről szóló nyilatkozatot a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv aláírásakor tették meg, a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XXII. cikke (2) bekezdésének megfelelően, amely előírja, hogy az aláírás, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás időpontjában a regionális gazdasági integrációs szervezetnek olyan általános nyilatkozatot kell tennie, amelyben megjelöli azokat az említett jegyzőkönyvben szabályozott kérdéseket, amelyek vonatkozásában a szervezet tagállamai átruháztak hatáskörüket a szervezetre.

A Közösség hatáskörére vonatkozó, az aláírás időpontjában tett nyilatkozat 6. pontját annak napra késszé tétele érdekében módosítani kell, nevezetesen a 2012/757/EU bizottsági határozat figyelembe vétele és a jegyzőkönyv V. cikke (2) bekezdésére vonatkozó hivatkozás helyesbítése érdekében, amely hivatkozás helyesen a XIV. cikkre vonatkozik. Ezért a jóváhagyás időpontjában a nyilatkozatot ennek megfelelően módosítani kell. Az Európai Unió hatáskörére vonatkozó nyilatkozat felülvizsgált szövegét a melléklet tartalmazza.

Az Európai Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv által szabályozott egyes kérdésekben, amelyek érintik a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendeletet[6], a fizetésképtelenségi eljárásról szóló, 2000. május 29-i 1346/2000/EK tanácsi rendeletet[7], valamint a szerződéses kötelezettségekre

---

2 A negyedik vasúti csomagra vonatkozó információk az alábbi honlapon találhatók meg. http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm

3 Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (COM (2011) 144 végleges, 2011.3.28.).

4 2009/370/EK, HL L 121., 2009.5.15., 3-7. o.

5 2009/940/EK, HL L 331., 2009.12.16., 1–16. o.

6 HL L 12., 2001.1.16., 1. o.

7 HL L 160., 2000.6.30., 1. o.

alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK rendeletet[8] (Róma I). Ezenfelül léteznek uniós jogszabályok a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv által szabályozott azon kérdésekben, amelyek érintik a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[9] (átdolgozott szöveg), valamint az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 811/2004/EK rendeletet[10].

4. Az Európai Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó kérdésekre vonatkozó nyilatkozatok

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv kötelezi vagy felhatalmazza a szerződő feleket arra, hogy rendelkezései alkalmazhatóságára vagy hatályára, valamint végrehajtásuk módjára vonatkozóan nyilatkozatot tegyenek.

Az Európai Unió hatáskörébe tartozik a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv VI., VIII., IX. és X. cikkéhez kapcsolódó nyilatkozatot tenni, amelyek tárgya az EU kizárólagos hatáskörébe tartozik.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv VI. cikke (*jogválasztás*) biztosítja, hogy egy megállapodás vagy vonatkozó garanciaszerződés felei megválasszák az alkalmazandó jogot. Így egy olyan kérdést szabályoz, amely a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK rendelet (Róma I) hatálya alá tartozik.

Az ilyen kiterjedt jogválasztás nem egyeztethető össze az 593/2008/EK rendelettel létrehozott rendszerrel.

Az Európai Közösségnek a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezményhez és annak a légi járművekről szóló jegyzőkönyvéhez történő csatlakozásáról szóló, 2009. április 6-i 2009/370/EK tanácsi határozatban választott lehetőséghez hasonlóan az Európai Unió tagállamai továbbra is alkalmazzák az 593/2008/EK rendelet rendelkezéseit.

Mivel a VI. cikk csak akkor alkalmazandó, ha a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XXVII. cikke szerint tesznek nyilatkozatot, az Európai Unió a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv jóváhagyása idején nem tesz a VI. cikk alkalmazását érintő nyilatkozatot.

A Cape Town-i Egyezmény 55. cikke – „*A jogerős döntésig igénybe vehető jogorvoslatokra vonatkozó rendelkezések módosítása*” – fenntartja a lehetőséget, hogy a 13. vagy a 43. cikk rendelkezéseit részben vagy egészben ne alkalmazzák. A Cape Town-i Egyezményhez való csatlakozásakor az Európai Unió nyilatkozatot tett, hogy a 13. és a 43. cikk csak a Brüsszel I. rendelet[11] 31. cikkével összhangban alkalmazandó. Hangsúlyozni kell, hogy e nyilatkozat teljes mértékben alkalmazandó a Cape Town-i Egyezmény 13. és 43. cikkére, amelyeket a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv VIII. cikke módosít. Ahogyan azt a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XXIX. cikke – „*Az egyezmény alapján tett nyilatkozatok*” –megállapítja, hogy a Cape Town-i Egyezmény, ideértve az 55. cikk szerint tett nyilatkozatokat eltérő rendelkezés hiányában a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv szerinti nyilatkozatoknak kell tekinteni.

A jegyzőkönyv VIII. cikkének (1) bekezdése értelmében a jegyzőkönyv ideiglenes intézkedésre vonatkozó VIII. cikke akkor érvényesül teljes egészében vagy részlegesen, ha a Szerződő Államok ilyen értelmű egyetértő nyilatkozatot tettek és olyan mértékben, amelyet a felek az említett nyilatkozatban meghatároznak. Amennyiben a Szerződő Állam ilyen

[8] HL L 177., 2008.7.4., 6. o.
[9] HL L 191., 2008.7.18., 1. o.
[10] HL L 220., 2004.6.21., 3. o.
[11] HL L 121., 2009.5.15., 7. o.

nyilatkozatot tesz a VIII. cikk (2) bekezdése tekintetében, meg kell határoznia az ideiglenes intézkedésnek az egyezmény 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott formája elrendeléséhez szükséges határidőt. Javasolt, hogy a légi járművekről szóló jegyzőkönyvhöz való csatlakozással összefüggésben hozott határozatnak megfelelően az Európai Unió ne tegye meg a VIII. cikkben említett, a XXVII. cikk (2) bekezdése szerinti nyilatkozatot.

A IX. cikke (*Jogorvoslatok fizetésképtelenség esetén*) és a X. cikk (*Fizetésképtelenségi segítségnyújtás*) gyakorlatilag azonos a légi járművekről szóló jegyzőkönyv azon megfelelő rendelkezéseivel, amelyek esetében a Tanács a részvétellel szemben döntött. A fent említett rendelkezések valóban csak akkor alkalmazandók, ha az elsődleges fizetésképtelenségi hatáskörrel rendelkező Szerződő Állam erre vonatkozóan pozitív nyilatkozatot tesz a XXVII. cikk szerint.

A Bizottság megítélése szerint amennyiben az elsődleges fizetésképtelenségi hatáskör valamely uniós tagállamban van, minden esetben a fizetésképtelenségi eljárásról szóló, 2000. május 29-i 1346/2000/EK rendeletet kell alkalmazni sínpályához kötött járművekről szólójárművekről szóló jegyzőkönyv helyett, a Cape Town-i Egyezménnyel és annak a légi járművekről szóló jegyzőkönyvével kapcsolatban hozott határozathoz hasonlóan. E célkitűzés elérése és a jogbiztonság megőrzése érdekében ajánlja, hogy az Európai Unió ne válassza a jegyzőkönyv IX. cikkében meghatározott egyik alternatíva teljes vagy részleges alkalmazását sem.

Ebből következik a javaslat, hogy az Európai Unió ne tegye meg a jegyzőkönyv IX. cikkében említett nyilatkozatot a XXVII. cikk (3) bekezdése szerint, vagy a IX. cikkben szereplő nyilatkozathoz kapcsolódó, a X. cikkben említett fizetésképtelenségi segítségnyújtásra vonatkozó nyilatkozatot a XXVII. cikk (1) bekezdése szerint.

2013/0184 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a 2007. február 23-án Luxemburgban elfogadott, a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló luxemburgi jegyzőkönyvnek az Európai Unió részéről történő jóváhagyásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 81. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (6) bekezdésének a) pontjával,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Parlament egyetértésére[1],

mivel:

(1) Az Európai Unió az igazságügyi határozatok kölcsönös elismerésének elvén alapuló, közös igazságügyi térség létrehozásán munkálkodik.

(2) A mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény (a továbbiakban: a Cape Town-i Egyezmény) sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló jegyzőkönyv (a továbbiakban: sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv) – amelyeket 2007. február 23-án Luxemburgban fogadtak el – hasznos hozzájárulást jelent a nemzetközi szintű szabályozáshoz. Ezért kívánatos, hogy az Európai Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó kérdésekre vonatkozó ezen jogi okmány rendelkezéseit a lehető leghamarabb alkalmazzák.

(3) Az Európai Unió nevében a Bizottság folytatta le a tárgyalásokat a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv kizárólagos uniós hatáskörbe tartozó részeiről.

(4) A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XXII. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy azok a regionális gazdasági integrációs szervezetek, amelyek hatáskörrel rendelkeznek a jegyzőkönyv által szabályozott egyes kérdésekben, aláírhatják, elfogadhatják az említett jegyzőkönyvet, illetve csatlakozhatnak ahhoz.

(5) A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv is rendelkezik néhány olyan kérdésről, amelyet a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet[2], a fizetésképtelenségi eljárásról szóló, 2000. május 29-i 1346/2000/EK tanácsi rendelet[3], a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK rendelet (Róma I)[4], a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK

[1] HL C […], […], […] o.
[2] HL L 12., 2001.1.16., 1. o.
[3] HL L 160., 2000.6.30., 1. o.
[4] HL L 177., 2008.7.4., 6. o.

európai parlamenti és tanácsi irányelv[5] (átdolgozott szöveg), valamint az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK rendelet[6] szabályoz.

(6) Az Európai Közösség 2009. december 10-én írta alá a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvet, miután a Tanács a 2009. november 30-i 2009/940/EK határozat[7] útján jóváhagyta az aláírást.

(7) Az Európai Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv által szabályozott egyes kérdésekben, míg a tagállamok rendelkeznek hatáskörrel az e jogi okmány által szabályozott más kérdésekben.

(8) Az Európai Uniónak ezért jóvá kell hagynia a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvet. A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XXII. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a regionális gazdasági integrációs szervezet az aláíráskor, elfogadáskor, jóváhagyáskor, illetve a csatlakozáskor nyilatkozatot tesz, amelyben megjelöli azokat az említett jegyzőkönyvben szabályozott kérdéseket, amelyek vonatkozásában a szervezet tagállamai hatáskört ruháztak a szervezetre.

(9) Az Európai Közösség hatáskörére vonatkozó nyilatkozatot a jogi aktus aláírásakor tették meg. Tanácsos e nyilatkozatot a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv jóváhagyásának időpontjában megújítani annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a jogalkotási fejleményeket és a helyesbítsék a korábbi nyilatkozatban található tárgyi tévedést.

(10) A légi járművekről szóló jegyzőkönyv VII, VIII, IX és X. cikke csak akkor alkalmazandó, ha a Szerződő Állam erre vonatkozóan nyilatkozatot tett az említett jegyzőkönyv XXVII. cikkének megfelelően, és csak a nyilatkozatban meghatározott feltételek mellett. Az Európai Unió a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvhöz való csatlakozása idején nem tesz a XXVII. cikk (2) bekezdése értelmében a VIII. cikk alkalmazására vonatkozó nyilatkozatot, valamint nem tesz semmilyen más olyan nyilatkozatot sem, amelyekre a XXVII. cikk (1) és (3) bekezdése lehetőséget ad. A tagállamok hatásköre a fizetésképtelenségre vonatkozó anyagi jogi szabályok terén nem változik.

(11) Az Egyesült Királyságot és Írországot köti a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet, a fizetésképtelenségi eljárásról szóló, 2000. május 29-i 1346/2000/EK tanácsi rendelet, valamint a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK rendelet (Róma I), ezért ők részt vesznek e határozat elfogadásában.

(12) Az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez csatolt, Dánia helyzetéről szóló 22. jegyzőkönyv 1. és 2. cikkének megfelelően Dánia nem vesz részt e határozat elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó,

---

5 HL L 191., 2008.7.18., 1. o.
6 HL L 220., 2004.6.21., 3. o.
7 HL L 331., 2009.12.16., 1–16. o.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2007. február 23-án Luxemburgban elfogadott, a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló jegyzőkönyvet az Európai Unió nevében jóváhagyja.

A jegyzőkönyv szövege e határozathoz csatolva található.

2. cikk

A Tanács elnöke kijelöli azt a személyt, aki jogosult a jegyzőkönyv XXVII. cikkében előírt jóváhagyási okmányoknak az Európai Unió nevében történő letétbe helyezésére, miáltal az Unió ezt a jegyzőkönyvet magára nézve kötelezőnek ismeri el.

3. cikk

A Közösség a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv jóváhagyásakor – a jegyzőkönyv XXII. cikkének (2) bekezdésével összhangban – a mellékletben található nyilatkozatot teszi.

4. cikk

Ez a határozat […]-án/én lép hatályba[8].

Kelt Brüsszelben,

a Tanács részéről
az elnök

[8] A megállapodás hatálybalépésének napját a Tanács Főtitkársága hirdeti ki az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

MELLÉKLET

A XXII. cikk (2) bekezdése szerinti nyilatkozat az Európai Uniónak a 2007. február 23-án Luxemburgban elfogadott, a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló jegyzőkönyv (a továbbiakban: sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv) által szabályozott azon kérdések vonatkozásában fennálló hatásköréről, amelyek tekintetében a tagállamok hatáskörüket az Európai Unióra ruházták

1. A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XXII. cikke előírja, hogy a szuverén államok által alapított olyan regionális gazdasági integrációs szervezetek, amelyeknek a jegyzőkönyvben szabályozott egyes kérdések a hatáskörükbe tartoznak, jóváhagyhatják azt azzal a feltétellel, hogy megteszik a XXII. cikk (2) bekezdésében említett nyilatkozatot. Az Európai Unió döntött a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv aláírásáról, és ennek megfelelően megteszi ezt a nyilatkozatot.

2. Az Európai Unió tagállamai jelenleg a Belga Királyság, a Bolgár Köztársaság, a Cseh Köztársaság, a Dán Királyság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Észt Köztársaság, Írország, a Görög Köztársaság, a Spanyol Királyság, a Francia Köztársaság, az Olasz Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Luxemburgi Nagyhercegség, Magyarország, a Máltai Köztársaság, a Holland Királyság, az Osztrák Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Portugál Köztársaság, Románia, a Szlovén Köztársaság, a Szlovák Köztársaság, a Finn Köztársaság, a Svéd Királyság és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága.

3. Ez a nyilatkozat azonban – az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez csatolt, Dánia helyzetéről szóló (22.) jegyzőkönyv 1. és 2. cikke értelmében – nem vonatkozik a Dán Királyságra.

4. Ez a nyilatkozat nem vonatkozik a tagállamok azon területeire, amelyekre nem vonatkozik az Európai Unió működéséről szóló szerződés, és nem sérti az e területek nevében és érdekében az érintett tagállamok által a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv alapján esetlegesen elfogadott aktusokat vagy álláspontokat.

5. Az Európai Unió tagállamai hatásköröket ruháztak az Unióra a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendeletet[1], a fizetésképtelenségi eljárásról szóló, 2000. május 29-i 1346/2000/EK tanácsi rendeletet[2], a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK rendeletet (Róma I[3]), a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[4] (átdolgozott szöveg), valamint az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK rendeletet[5] érintő vagy a bennük foglalt szabályokat módosító kérdések vonatkozásában.

6. A járművek számozási rendszerét illetően, az Európai Unió a nemrégiben a 2012/757/EU bizottsági határozattal frissített 2006/920/EK bizottsági határozattal (a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálati és forgalomirányítási alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról szóló, 2006. augusztus 11-i bizottsági határozat) olyan számozási rendszert fogadott el, amely alkalmas a sínpályához

[1] HL L 12., 2001.1.16., 1. o.
[2] HL L 160., 2000.6.30., 1. o.
[3] HL L 177., 2008.7.4., 6. o.
[4] HL L 191., 2008.7.18., 1. o.
[5] HL L 220., 2004.6.21., 3. o.

kötött járművekről szóló jegyzőkönyv XIV. cikkében említett, sínpályához kötött járművek azonosítására.

Továbbá, az Európai Unió tagállamai és a nemzetközi hivatal közötti adatcserét illetően, az EU a nemrégiben a 2012/757/EU bizottsági határozattal frissített 2007/756/EK határozat elfogadásával (a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról szóló, 2007. november 9-i bizottsági határozat) jelentős előrehaladást ért el. Az Európai Unió tagállamai működtetik a nemzeti járműnyilvántartásokat, továbbá el kell kerülni a nemzetközi nyilvántartáshoz képest történő kettős adatrögzítést.

7. Az Európai Unió nem tesz a XXVII. cikk (2) bekezdése értelmében a VIII. cikk alkalmazására vonatkozó nyilatkozatot, valamint nem tesz semmilyen más olyan nyilatkozatot sem, amelyekre a XXVII. cikk (1) és (3) bekezdése lehetőséget ad. A tagállamok megtartják hatáskörüket a fizetésképtelenségre vonatkozó anyagi jogi szabályaik vonatkozásában.

8. Azon hatáskörök gyakorlása, amelyeket a tagállamok az Európai Unióról szóló szerződésnek és az Európai Unió működéséről szóló szerződésnek megfelelően az Európai Unióra ruháztak, jellegénél fogva folyamatosan változik. A Szerződések keretében az illetékes intézmények hozhatnak az Európai Unió hatáskörének mértékét rögzítő határozatokat. Az Európai Unió ezért fenntartja a jogot arra, hogy ezt a nyilatkozatot megfelelően módosítsa, anélkül, hogy ez előfeltétele lenne a sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvben szabályozott kérdések tekintetében fennálló hatásköre gyakorlásának.